

Foto: Janneke Bos

INFO 20M

Informatieblad grote pleziervaart

Nummer 40 December 2008

INFO 20M
Informatieblad grote pleziervaart

*Het "**Informatieblad grote pleziervaart**" is bedoeld voor eigenaren, schippers en andere betrokkenen van pleziervaartuigen langer dan 20 meter zoals:*
- voormalige binnenvaartschepen
- voormalige zeeschepen
- voormalige vissersschepen
- voormalige marineschepen
- voormalige sleep- en duwboten
- woonschepen
- als pleziervaartuig gebouwde schepen
*Het "**Informatieblad grote pleziervaart**" geeft aan deze doelgroep informatie over de nautische wetgeving en voorlichting omtrent (technische) installaties aan boord.*

ISSN: **1872-7824**

Initiatief: Henk Bos
Coverfoto: Janneke Bos
Vormgeving: Henk Bos
Correctoren: Ge Bos Thoma, Henk Bos, Simon de Waard, Wim Loots en Janneke Bos
Aan dit nummer werkte mee: Janneke Bos (JB), Henk Bos (HB)

Productie en uitgever: Expertisebureau Bos (c) 2006-2008, website: ***http://www.xs4all.nl/~bosg***
Hasebroekstraat 7, 1962 SV Heemskerk, Tel: 0251-230 050, e-mail: ***bosg@xs4all.nl***

Verspreiding:
***Info 20M** wordt gratis via e-mail door de volgende organisaties verspreid:*
- de Landelijke Vereniging tot Behoud van het Historisch Bedrijfsvaartuig (LVBHB)
- de Stichting tot behoud van Authentieke Stoomvaartuigen en Motorsleepboten (BASM)
- de Koninklijke Nederlandse Motorboot Club (KNMC)
- de Vereniging de Motorsleepboot (VDMS) en de Vereniging de Sleper (VDS)
- de Vlaamse Vereniging voor Watersport (VVW)
- Zeekadetkorps Nederland (ZKK)
- Scouting Nederland (SN)
Andere organisaties kunnen zich bij de uitgever melden. ***Info 20M*** *is tevens te downloaden via de website.*

Info 20M *is een voortzetting van de reeks voorlichtingsbladen genaamd* ***M3-blad*** *die in het tijdvak 1987 tot 1995 geschreven zijn voor Scouting groepen met een wachtschip (een voormalig binnenschip in gebruik als clubhuis). M3-blad nummer 1 t/m 21 zijn op aanvraag te verkrijgen. Zie index op de website.*

Voorwoord

De FONV symposia van de Klassieke Schepenbeurs in Enkhuizen zijn zeer goed ontvangen bij de deelnemers. Er is veel over geschreven in de diverse media en we hopen als FONV dat dit wat meer duidelijkheid heeft gebracht. Verderop in dit nummer een kort verslag van beide symposia dagen.

Na afloop van de FONV symposia was het tijd om even rust te nemen en van een welverdiende vakantie te genieten. Helaas bleek op dag 3 van de vakantie mijn huurfiets in Italië een klaarblijkelijk gevaar. De voorrem blokkeerde en in een fractie van een seconde leverde dit niet alleen materiële schade maar vooral lichamelijke schade op. Daar ben ik het komende half jaar nog wel zoet mee.... De "Via Appia Antica" werd de "Via Happia". Zo blijkt maar weer dat een ongeluk in een klein hoekje kan zitten en je gezondheid toch wel heel erg belangrijk is.... Opvallend was dat de universitair geschoolde artsen van de plaatselijke (universitaire) ziekenhuizen geen woord engels spreken, een gemiddelde basisschoolleerling in Nederland spreekt al meer engels! We hebben in Nederland toch betere medische voorzieningen.

Het belangrijkste nieuws dat we u in december 2008 kunnen melden is dat de invoering van de Binnenvaartwet in Nederland is uitgesteld! Wat daar de oorzaken van zijn en vooral wat dat betekent voor de beroepsvaart en de pleziervaart beschrijven we uitgebreid in een artikel in dit nummer.

Ondertussen zit iedereen natuurlijk niet stil. De Inspectie van Verkeer en Waterstaat heeft een informatiemiddag gehouden voor alle experts die straks de keuringen voor het certificaat van onderzoek moeten gaan uitvoeren. Een van de onderwerpen die daarbij aan de orde kwam is het begrip "klaarblijkelijk gevaar". Er was een grote opkomst van experts maar na afloop bleven er nog veel vragen bestaan. Uiteindelijk zal de interpretatie van iedere expert (zeker in het begin) nog verschillend zijn.... De knoop wordt echter niet door de experts doorgehakt, maar door IVW zelf die uiteindelijk de certificaten van onderzoek (voorlopig) nog zal gaan afgeven.

Inhoud

Ook op vaarbewijsgebied wordt er hard gewerkt. De VAMEX en het CBR/CCV die de examens voor de kleine vaarbewijzen, het groot pleziervaartbewijs, het beperkt groot vaarbewijs en het groot vaarbewijs moeten gaan afgeven, werken hard aan de details van de nieuwe regels. Daar is nu iets meer tijd voor gekomen gezien het uitstel van de Binnenvaartwet. Zo wordt er o.a. nagedacht over het afnemen van de praktijkexamens voor het groot pleziervaartbewijs. Eind november 2008 werd een informatiebijeenkomst gehouden voor de huidige examinatoren CWO Groot Motorschip en enkele nieuwe (kandidaat)examinatoren. Ook hierover leest u meer in dit nummer.

Tot slot veranderen enkele zaken in mijn privé-leven, zo heb ik reeds in de zomer van 2008 besloten om mijn eigen bedrijf "Expertisebureau Bos" eind december 2008 te beëindigen. Voor u als lezer van het informatieblad wijzigt er echter voorlopig niets, we zullen u van informatie blijven voorzien!

Rest mij u een goed, veilig maar vooral gezond 2009 toe te wensen! Geniet zoveel mogelijk...

Janneke Bos
Hoofdredacteur

Invoering Binnenvaartwet uitgesteld!

Henk van Hoorn, hoofd van de afdeling Binnenvaart en Vaarwegen van het Directoraat Generaal Luchtvaart en Maritieme Zaken (DGLM) van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft in december 2008 het volgende bekend gemaakt:
"De inwerkingtreding van de Binnenvaartwet was voorzien op 30 december a.s.. De Tweede Kamer wil echter nog voor de inwerkingtreding van de wet in een algemeen overleg met de staatssecretaris van gedachten wisselen over de binnenvaart. Dit algemeen overleg zal naar verwachting begin 2009 plaats vinden. Daarna zal Binnenvaartwet in werking treden. Vanzelfsprekend blijft de wetgeving die de nieuwe Binnenvaartwet gaat vervangen tot dat moment van kracht."

De invoering van de Binnenvaartwet is dus voor onbepaalde tijd uitgesteld. Totdat de Binnenvaartwet van kracht wordt, blijven dus voorlopig de Binnenschepenwet en alle andere wetten, regelingen en besluiten (totaal ongeveer 60 stuks) van kracht.

Waarom is de Binnenvaartwet uitgesteld?
Enige tijd geleden zijn er kamervragen gesteld over de Binnenvaartregeling. Men ziet namelijk bedreigingen voor de kleine beroepsvaart (klein betekent in dit geval korter dan 85 m of kleiner dan 1500 ton). Deze zijn op diverse zaken terug te voeren die met name met financiën en het aflopen van overgangstermijnen te maken hebben. Ook is het rapport van de vereniging Schuttevaer over de toekomst van het kleine schip verschenen. Politici in de Tweede Kamer hebben op basis van de kamervragen (die inmiddels allemaal beantwoord zijn (zie *www.xs4all.nl/~bosq/downloads_wetten.htm*)) en het

rapport een AO vergadering aangevraagd. Daarnaast bleef er verschil van mening bestaan tussen de overheid en de handhavers. Ook dit probleem is nog niet opgelost.
Om de invoering van de Binnenvaartwet per 30 december 2008 van kracht te laten worden, moest op donderdag 29 november 2008 door de staatssecretaris (Huizinga) getekend worden. Dat is om diverse politieke redenen niet gebeurd.

<u>Wat betekent het uitstel?</u>
Het uitstellen van de invoering van de Binnenvaartwet heeft een aantal consequenties:
1) van uitstel komt geen afstel, de Binnenvaartwet zal in 2009 echt ingevoerd gaan worden;
2) aan de inhoud van de Binnenvaartwet, het Binnenvaartbesluit en de Binnenvaartregeling zal nauwelijks meer iets gewijzigd gaan worden, de gemaakte afspraken zullen doorgevoerd gaan worden. Het enige dat nu nog zal gaan gebeuren is dat diverse data (zoals bijv. 30 december 2008) vervangen zullen gaan worden door nieuwe data;
3) qua vaarbewijzen blijft tot de invoering van de Binnenvaartwet alles hetzelfde;
4) de Binnenvaartwet is gekoppeld aan de Europese richtlijn 2006/87/EG. De Europese commissie schrijft voor dat alle landen van Europa deze richtlijn uiterlijk 2 jaar na publicatie ingevoerd moeten hebben. In tegenstelling tot de Centrale Commissie Rijnvaart (CCR) heeft de Europese commissie wel sanctiemogelijkheden wanneer een richtlijn niet op tijd ingevoerd wordt. Een van de sanctiemogelijkheden is het opleggen van een boete. Mag u raden wie dat betaalt: de Nederlandse belastingbetaler! Dus ook iedereen die niets met de Binnenvaartwet te maken heeft...
5) dat Nederland de Binnenvaartwet nu nog niet invoert, wil niet zeggen dat de andere Europese landen de Europese richtlijn 2006/87/EG niet invoeren. Dat doen ze namelijk wel! Ze zijn het immers verplicht. Dat betekent dat alle schepen langer dan 20 meter of een product lengte * breedte * diepgang groter dan 100 in de andere Europese landen een certificaat van onderzoek moeten hebben. Varen buiten Nederland geeft dus voor de grote Nederlandse pleziervaartuigen een groot probleem! U kunt immers alleen een certificaat van onderzoek verkrijgen als men voldoet aan alle eisen voor de pleziervaart zoals beschreven in hoofdstuk 21 van het ROSR.

<u>Wat betekent het uitstel voor de beroepsmatige vaart?</u>
Voor de huidige beroepsmatige binnenvaart verandert er niets. Zij zijn certificaatplichtig en ook qua vaarbewijzen wijzigt er niets. Alle certificaten, documenten en vaarbewijzen blijven gewoon geldig. De speciale regelingen voor de diverse specifieke doelgroepen (bijv. zeilende passagiersvaart) blijven gewoon van kracht.
Ook na de invoering van de Binnenvaartwet zal er voor deze doelgroep weinig veranderen. Wel wordt het voor de kleinere beroepsvaart (korter dan 40 meter) gemakkelijker om in te stromen qua vaarbewijzen met de invoering van het beperkt groot vaarbewijs (met 3 jaar vaartijd i.p.v. 4 jaar vaartijd). Na de invoering van de Binnenvaartwet verwacht men wel dat de administratieve lasten voor de beroepsmatige vaart zal afnemen omdat een groot aantal regelingen en besluiten in elkaar is geschoven en men dus minder documenten nodig heeft.

<u>Wat betekent het uitstel voor de vaarbewijzen van de pleziervaart?</u>
Voor de pleziervaart betekent het dat alles omtrent het kleine vaarbewijs blijft zoals het nu is. Het vaarbewijs is dus nog niet gekoppeld aan de lengte van het schip (wat wel het geval is na de invoering van de Binnenvaartwet). Helaas is het nieuwe keuringsregime voor het kleine vaarbewijs dus ook nog niet van kracht. Een klein vaarbewijs is dus geldig tot uw 65-ste jaar en moet dan om de 3 jaar verlengd worden. Na de invoering van de Binnenvaartwet zal dat 70 jaar worden en dan iedere 5 jaar... Dit voordeel is er dus nog niet...
Zolang de VAMEX nog niet officieel is aangewezen als exameninstelling door de overheid zal het theorie- en praktijkexamen voor het diploma CWO Groot Motorschip nog worden afgenomen door de CWO. Na de invoering van de Binnenvaartwet komt er nog een overgangsperiode waarin rustig overgeschakeld kan worden van de CWO naar de VAMEX en dus beide instellingen samen zullen werken. Of u het diploma bij de CWO of de VAMEX haalt, maakt niet uit. Beide diploma's zijn gelijkwaardig.

<u>Wat betekent het uitstel voor de certificaten van onderzoek voor de pleziervaart?</u>
Zolang de Binnenvaartwet in Nederland nog niet van kracht is, zullen pleziervaartuigen langer dan 20 meter en schepen waarvan het product van lengte * breedte * diepgang groter is dan 100, geen certificaat van onderzoek in Nederland nodig hebben. Zoals al eerder gemeld, betekent het uitstel in Nederland niet, dat in de andere Europese landen de nieuwe richtlijn 2006/87EG niet van kracht is! Dat is namelijk wel het geval... Ieder Europees land moet dit middels nationale wetgeving invoeren. Ieder land heeft daarbij de vrijheid om een eigen overgangsregime voor schepen die nieuw onder de richtlijn vallen, in te stellen.
In Nederland moeten pleziervaartuigen uiterlijk op 30 december 2018 (10 jaar na het van kracht worden van de Europese richtlijn 2006/87/EG) voorzien zijn van een certificaat. Ik verwacht niet dat deze einddatum zal wijzigen n.a.v. het uitstel. Deze datum is immers Europees geregeld en staat los van nationale regelingen. De Inspectie van Verkeer en Waterstaat raadt ieder schip aan dat in het buitenland wil varen om een certificaat van onderzoek aan te vragen. Helaas is dat nu alleen mogelijk op basis van de gestelde eisen uit hoofdstuk 21 (pleziervaart) van het ROSR. Dat betekent dat aan alle eisen van dat hoofdstuk moet worden voldaan. Als de Binnenvaartwet wel was ingevoerd, kon op basis van de Europese richtlijn gebruik gemaakt worden van artikel 8 (overgangsbepaling) een certificaat van onderzoek worden aangevraagd voor nieuw onder de richtlijn gebrachte schepen. Het schip kan dan een certificaat van onderzoek verkrijgen, waarbij het op een aantal (delen van) eisen niet voldoet, zolang het schip maar geen klaarblijkelijk gevaar oplevert. Van deze overgangsregeling kunnen pleziervaartuigen nu geen gebruik maken zolang de Binnenvaartwet niet is ingevoerd.

<u>Wat gaat er nu gebeuren?</u>
Totdat er een AO vergadering is geweest, zal de

staatssecretaris niets tekenen. Aangezien zowel het Binnenvaartbesluit als de Binnenvaartregeling nog officieel gepubliceerd moeten worden, zit er een bepaalde 'bewerkingstijd/doorlooptijd' aan deze documenten.
Voor de Binnenvaartregeling is deze tijd vrij kort, voor het Binnenvaartbesluit duurt dat langer. Alle documenten moeten dus nu terug naar juridische zaken, omdat alle genoemde datums gewijzigd zullen moeten worden....
Gevolg: de Binnenvaartwet wordt niet per 30 december 2008 van kracht. De 'oude' Binnenschepenwet etc. blijft dus nog voorlopig van kracht. Ook de Invoeringswet Binnenvaartwet zal wellicht nog gewijzigd moeten worden...
Zodra bekend is wanneer de volgende AO-vergadering in de Tweede Kamer is, en als deze geweest is geen wijzigingen noodzakelijk zijn m.b.t. de Binnenvaartwet, kunnen de definitieve documenten van het Binnenvaartbesluit en de Binnenvaartregeling opgesteld worden. Deze moeten vervolgens door de staatssecretaris getekend worden en het Binnenvaartbesluit door Beatrix. Vervolgens kan het in de Staatscourant en kan het van kracht worden.
Men verwacht nu dat in begin 2009 deze AO-vergadering gehouden zal worden (datum nu nog onbekend), waarna in de loop van 2009 de Binnenvaartwet alsnog van kracht zal worden. We houden u op de hoogte via de website *www.xs4all.nl/~bosq*. (JB)

Klaarblijkelijk gevaar

Eind november 2008 heeft de Inspectie Verkeer en Waterstaat een informatiemiddag voor experts gehouden. De keuringen die nodig zijn voor het verkrijgen van het certificaat van onderzoek voor de Europese richtlijn 2006/87/EG worden namelijk uitbesteed aan erkende organisaties. IVW blijft zelf voorlopig ook nog keuringen uitvoeren als de eigenaar van een schip daarom vraagt.
Het certificaat van onderzoek (CvO) blijft voorlopig door IVW afgegeven worden. Op basis van alle documenten die een eigenaar doorgeeft (waaronder een veiligheidskeuring) maakt IVW een afweging of het CvO afgegeven kan worden. De experts die aangesloten zijn bij erkende bedrijven zijn eerst voorgelicht over de nieuwe wetgeving (waarbij men er nog vanuit ging dat de nieuwe wetgeving per 30 december 2008 van kracht werd).

Verschillende certificaten van onderzoek
Een schip kan een van de volgende certificaten van onderzoek hebben:
1) een certificaat op basis van het Reglement Onderzoek Schepen op de Rijn. Dit certificaat blijft geldig voor geheel Europa inclusief de Rijn;
2) een certificaat op basis van de Binnenschepenwet (voorganger van de Binnenvaartwet), zoals voor vrachtschepen, sleep- en duwboten. Deze certificaten blijven geldig en kunnen in de nieuwe situatie als communautair certificaat gezien worden. Schepen met dit certificaat mogen niet op de Rijn boven Spijkse Veer varen;
3) een certificaat op basis van nationaal certificaat dat is geregeld middels een puur nationale regeling voor een beperkt gebied (zoals bijv. de Amsterdamse rondvaartboten). Deze certificaten blijven geldig en kunnen in de nieuwe situatie als communautair certificaat gezien worden. Als er een gebiedsbeperking geldt voor dit soort certificaten dan blijft deze onverminderd van kracht.

Schepen die nieuw onder de Europese richtlijn 2006/87/EG komen kunnen gebruik maken van artikel 8 waarbij er een CvO kan worden afgegeven met een lijst van (delen van) artikelen waaraan het schip niet voldoet, mits er geen klaarblijkelijk gevaar ontstaat. Dit geldt voor:
- pleziervaartuigen
- passagiersschepen
- drijvende werktuigen
Na technisch onderzoek zal een lijst worden opgesteld, waarin staat aangegeven op welke punten het vaartuig afwijkt van de voorschriften genoemd in Bijlage II van de richtlijn. Deze lijst van afwijkingen is een onderdeel van het Certificaat van Onderzoek van het schip.

Uitbesteding van technische keuringen
Door het uitbesteden van de keuringen aan de commerciële organisaties, zal uiteindelijk de expert van deze organisatie aan boord moeten bepalen, of iets een gevaar oplevert. IVW gaat ervan uit dat als het schip in 2008 geen gevaar opleverde, het in de nieuwe situatie ook geen gevaar zal opleveren. Dit is echter afhankelijk van de interpretatie van de expert. Experts kunnen daarin van mening verschillen. Echte concrete aanwijzingen zijn hierin niet echt gegeven door IVW. Dit zal dus in de loop der tijd door middel van discussies tussen experts onderling en communicatie tussen IVW en experts gevormd moeten worden.

Voor pleziervaartuigen geeft IVW aan dat de technische veiligheidskeuring op grove hoofdlijnen zal gaan gebeuren, dus niet op details. Geeft het schip de expert een veilig gevoel (onderbuik gevoel), dan zit het meestal wel goed. Schepen die door hun (scheeps)verzekeringsmaatschappij gekeurd/bekeken zijn, komen over het algemeen wel door de keuring. Een proefvaart is alleen nodig als de expert twijfelt aan de manoeuvreereigenschappen.

Eindverantwoordelijk
De eigenaar van het schip blijft uiteindelijk te allen tijde eindverantwoordelijk voor de technische staat van zijn eigen schip. Ook een goedgekeurd schip kan korte tijd na een keuring toch gevaar opleveren (bijv. na een reparatie, verbouwing of schade). Alleen als een expert iets heel duidelijk (en gemakkelijk) had kunnen waarnemen dan kan hij/zij daarop aangesproken worden.

Overgangsbepalingen
1) schepen waarmee op de Rijn gevaren mag worden. Voor deze schepen gelden de overgangsbepalingen in de nieuwe wetgeving zoals bepaald in hoofdstuk 24 van het ROSR/Europese richtlijn 2006/87/EG;
2) schepen waarmee niet op de Rijn gevaren mag worden, maar wel op de andere wateren van Europa. Voor deze schepen gelden de overgangsbepalingen in de nieuwe wetgeving zoals bepaald in hoofdstuk 24a van de Europese richtlijn 2006/87/EG;
3) schepen met een certificaat voor een beperkt gebied. Voor deze schepen blijven in de nieuwe wetgeving de nationale overgangsbepalingen van kracht;

4) schepen waarvoor nu geen overgangsregelingen gelden zoals schepen die nu nieuw onder de Europese richtlijn 2006/87/EG gebracht worden (zoals pleziervaartuigen) krijgen in principe een oneindige overgangsregeling.

Oneindige overgangsregelingen en de hardheidsclausule

Binnen Europa (Centrale Commissie voor de Rijnvaart en de Europese Commissie) wilde men al in de jaren '90 af van de destijds geldende oneindige overgangsbepalingen. Daarom zijn op alle (delen van) artikelen van het ROSR toentertijd overgangstermijnen gezet. Daarbij is gekeken wat een probleem zou kunnen opleveren, de grootste problemen kregen een hele lange overgangstermijn, makkelijk op te lossen problemen een korte overgangstermijn. Nu de eerste overgangstermijnen binnenkort af lopen (bijv. 2010) blijken deze 'makkelijk' op te lossen problemen toch wat lastiger dan destijds gedacht. Vooral voor de kleinere oudere vrachtschepen levert dit problemen op. Nu is er een zogenoemde 'hardheidsclausule' ooit in het leven geroepen. Dit houdt in dat als eigenaren van schepen een probleem hebben met een overgangstermijn van een bepaald artikel (bijvoorbeeld omdat het technisch moeilijk is of omdat het onevenredig veel geld kost) men gebruik kan maken van deze hardheidsclausule. De eigenaar kan dan bij IVW aankloppen met zijn probleem en dan wordt individueel gekeken hoe het opgelost kan worden. Van deze mogelijkheid heeft tot nu toe nog niemand gebruik gemaakt.

De overgangsbepalingen voor de Rijnvaart (hoofdstuk 24) zijn korter dan de overgangsbepalingen voor de overige vaart in Europa (hoofdstuk 24a). Het kan dus lonen om te kiezen voor een beperkter vaargebied.

De oneindige overgangsregeling die er nu voor pleziervaartuigen gaat gelden zal op termijn ongetwijfeld ook wel eens eindig worden. Daarop is echter voorlopig nog geen zicht. Wel loopt de mogelijkheid om gebruik te maken van artikel 8 (niet aan alle eisen voldoen en toch een CvO) af op 30 december 2018. Heeft een schip een CvO voor 30 december 2018 gekregen met een lijst van toegestane afwijkingen dan mag het schip hiermee doorvaren totdat het deel van het schip verbouwd of vervangen wordt, dan moet het aan de eisen voldoen. Gewone reparaties of gelijkwaardige oplossingen tellen hierbij niet mee. In principe kan dat dus oneindig voortduren.
Vraagt een eigenaar van een schip pas na 30 december 2018 voor het eerst een CvO aan (bijvoorbeeld te lang uitgesteld, geen zin, nooit aangevraagd door de vorige eigenaar, bestemmingswijziging, etc.) dan moet het schip aan alle eisen van de Europese richtlijn voldoen (voor bijv. pleziervaartuigen alle eisen van hoofdstuk 21).
Voor historische schepen is dan (waarschijnlijk) inmiddels hoofdstuk 19 klaar zodat het maritiem erfgoed niet onevenredig aangetast wordt.

Enkele voorbeelden van klaarblijkelijk gevaar

Uit de betrokkenheid bij een ongeval kan blijken dat het ongeval te wijten was aan een klaarblijkelijk gevaar.
De eigenaar van het schip is verantwoordelijk voor het eigen schip, ook als het schip voorzien is van een geldig CvO. Na een ongeval kan een reeds afgegeven CvO (tijdelijk) ingetrokken worden.

Volgens de Europese richtlijn 2006/87/EG kan er sprake zijn van klaarblijkelijk gevaar bij:
- structurele eigenschappen
- vaar- of manoeuvreereigenschappen
- bijzondere kenmerken overeenkomstig bijlage II van de richtlijn

Als er sprake is van klaarblijkelijk gevaar zal geen CvO kunnen worden afgegeven. De bovenstaande 3 zaken zijn natuurlijk redelijk lastig te interpreteren, grofweg kun je zeggen dat het schip geen gevaar mag opleveren voor:
- de opvarenden/bemanning;
- andere schepen;
- het milieu;
- de overige omgeving.

In het algemeen moet het schip:
- van voldoende sterkte en dikte zijn (varen met een vlak van vloeipapierdikte is niet toegestaan, je kunt dit aantonen met een recente vlak diktemeting)
- goed kunnen sturen
- voldoende manoeuvreereigenschappen hebben (bijv. kunnen stoppen of keren)
- voldoende zicht rondom hebben
- voor anker kunnen gaan (ankerop kunnen gaan is ook handig...)
- voorzien zijn van een marifoon (volgens de Nederlandse wetgeving is minimaal 1 marifoon verplicht, op bepaalde wateren zelfs 2)
- voorzien zijn van een veilige gasinstallatie (indien aanwezig, je kunt natuurlijk ook voor andere systemen kiezen)
- voorzien zijn van voldoende goede handblussers (vaste blusinstallatie is niet verplicht)
- voorzien zijn van voldoende goede reddingmiddelen

Heel veel eisen die genoemd staan bij de eisen die aan pleziervaartuigen gesteld worden (hoofdstuk 21 van de Europese richtlijn), staan ook genoemd in hoofdstuk 24 of 24a waarin de overgangstermijnen staan. Staat een (deel van een) eis genoemd in hoofdstuk 24 of 24a dan wordt ervan uitgegaan dat dat geen klaarblijkelijk gevaar oplevert omdat de beroepsvaart immers ook pas op termijn aan deze eis moet gaan voldoen. Veel van de gevreesde eisen waaraan men niet kan voldoen, staan in deze lijsten. Voorbeelden hiervan zijn het maximale geluidsniveau in de stuurhut en de minimale snelheid die het schip moet kunnen halen.

Concrete voorbeelden

Hierbij enkele willekeurige voorbeelden die we in de praktijk tegen kwamen die onder klaarblijkelijk gevaar geschaard kunnen worden:
- een ankerinstallatie waarbij bij het laten vallen van het anker een grote kans bestaat op beschadiging van lichaamsdelen
- een (lichtgewicht) anker dat wel geschikt is voor een kleine zeilboot maar niet om er met een schip van 20 m of meer veilig voor anker te liggen

- trossen die duidelijke sporen van slijtage vertonen en/of heel dun zijn
- een stuurwiel waarbij bij het sturen de vingers bekneld raken tussen het stuurwiel en de betimmering
- een stuurwiel dat los zit
- stuurkettingen die verkeerd om gemonteerd zitten (waardoor je in noodsituaties de verkeerde kant uit stuurt)
- een schip dat niet achteruit kan varen (en dus ook niet kan stoppen)
- een lekkende (zwetende) brandstofleiding boven een hete uitlaat
- een elektrische kabel vastbinden aan een gasleiding
- een waterleiding boven een elektrische kabel
- geen afgeschermde delen van draaiende delen
- uitstekende delen in het gangboord zonder dat er een reling aanwezig is (vooral op kruishoogte heel onprettig)
- luiken die open staan zonder dat ze vastgezet kunnen worden (en dus bij de eerste de beste golf dichtklappen op je vingers/tenen)
- een ontluchting van een gasbun die uitkomt in de buurt van de ventilatieopening van de slaapverblijven
- "lege" gasflessen die naast de kachel in het ruim staan/liggen
- gasbranders die regelmatig stoppen met branden zonder dat de gastoevoer automatisch wordt afgesloten
- tuinslangen die door een geboord (en niet afgebraamd) gat in het schip de gasleiding vormen
- (gas)slangen/pijpleidingen die met "Duc-tape" dicht gehouden worden
- reddingblokken (harde oranje vesten) die opgesloten zitten in een kist dat met een slot dicht zit
- een hoge druk tank (bijv. startlucht) die duidelijk op "springen" staat
- een machinekameruitgang waar je door heen moet persen om binnen of buiten te komen (zonder dat je zelf overgewicht hebt) en dus duidelijk te klein is
- een gangboord dat zo dun is, dat je bang bent erdoor te zakken

Basisveiligheid is in de meeste gevallen vrij gemakkelijk voor elkaar te krijgen, een veilige gasinstallatie, een paar brandblussers, marifoons en een paar reddingvesten (voldoende voor de opvarenden) zijn zo aan boord te plaatsen.

Als je met gezond verstand naar je eigen schip kijkt en denkt dat je iets dringend zou moeten vervangen omdat je het zelf al niet veilig vindt, vervang het dan zo spoedig mogelijk, ongeacht of je het schip voor een technische keuring aanbiedt. Slaap je zelf een stuk geruster (en je buurman ook). Ongeacht het feit wanneer je het schip ter keuring aanbiedt, kun je natuurlijk altijd een expert vragen om samen met jou eens naar je eigen schip te kijken. Vaak zie je samen meer dan alleen, je wordt gauw "blind" voor de toestand van je eigen schip. (JB)

Keuringen van gasinstallaties

Voor het officieel keuren van gasinstallaties aan boord van pleziervaartuigen bestaan er de volgende mogelijkheden:
1) de binnenvaart keuring
2) de HISWA keuring
3) de NEN-EN-ISO keuring
Helaas worden de keuringen niet op basis van dezelfde eisen uitgevoerd, hetgeen betekent dat een goedgekeurde gasinstallatie voor de ene wetgeving niet automatisch is goedgekeurd voor de andere wetgeving... Zowel bij de vereniging HISWA als bij de Inspectie Verkeer en Waterstaat bleek men niet op de hoogte van de verschillende keuringen en de verschillende eisen die aan gasinstallaties aan boord gesteld worden. Wat dat betreft ligt er nog wat werk te wachten op de officiële branche-organisaties!

<u>De binnenvaart gaskeuring</u>
Ad 1). Zowel voor de Rijnvaart (Reglement Onderzoek Schepen op de Rijn) als voor de binnenvaart (nu nog Binnenschepenwet en de Europese richtlijn 82/714/EEG) worden eisen gesteld aan gasinstallaties aan boord van binnenschepen. De eisen voor de beroepsvaart zijn dezelfde als voor de pleziervaart. De Inspectie Verkeer en Waterstaat heeft diverse bedrijven erkend die deze gaskeuringen mogen uitvoeren. Bij een goede gasinstallatie wordt er dan een gascertificaat of verklaring afgegeven, hetgeen een van de documenten is om uiteindelijk een certificaat van onderzoek te verkrijgen. Deze bedrijven zullen ook de erkende gaskeuringen uitvoeren voor de nieuwe Binnenvaartwet en de Europese richtlijn 2006/87/EG wanneer deze in Nederland zullen worden ingevoerd. Voor de adressen van erkende bedrijven voor gaskeuringen zie overzicht Erkende gasinstallateurs (onder aan).
http://www.ivw.nl/onderwerpen/binnenvaart/tankvaart/erkende%5Forganisaties/

<u>De HISWA gaskeuring</u>
Ad 2) De branche organisatie HISWA heeft in de jaren '90 een eigen gaskeuring voor pleziervaartuigen opgezet teneinde de veiligheid in de watersport te verhogen. Allerlei bedrijven in de watersportsector hebben hiervoor een opleiding gevolgd en mogen na het slagen voor het examen een gaskeuring voor pleziervaartuigen uitvoeren. Deze erkende personen moeten zich iedere 3 jaar bijscholen. Er is een publiciteitscampagne geweest en de folder gasveilig is gepubliceerd (zie *www.xs4all.nl/downloads_wetten.htm* documenten n.a.v. de Europese richtlijn voor de binnenvaart). Deze gaskeuring wordt nu vooral uitgevoerd op nieuwbouw pleziervaartuigen maar nauwelijks op reeds bestaande pleziervaartuigen. Omdat er voor de pleziervaart ook geen verplichting is om deze keuring uit te laten voeren, is het aantal keuringen per jaar vrij laag. Sommige organisaties (verzekeringsmaatschappijen, jachthavens, verenigingen) eisen wel van hun leden/aangesloten eigenaren dat ze de gasinstallatie aan boord van hun pleziervaartuigen laten keuren.

<u>De NEN-EN-ISO gaskeuring</u>
Ad 3) In 2008 is er een nieuwe NEN-norm (NEN 10239 februari 2008) voor de gasinstallatie aan boord van pleziervaartuigen gepubliceerd die de oude norm vervangt. Deze norm wordt door het Nederlands Normalisatie Instituut (NEN) uitgegeven en wordt samengesteld door deskundigen vanuit de branche. Zoals voor elke NEN-norm moet er ook voor deze norm betaald worden en is het dus geen vrij van rechten informatie (zoals wel het geval is met bijv. nationale wetgeving). De Wet Pleziervaartuigen die

gekoppeld is aan de Europese richtlijn voor de pleziervaart (94/25/EG) hangt aan elkaar van NEN-normen. Nieuwe pleziervaartuigen die aan de Wet Pleziervaartuigen moeten voldoen, moeten dus voldoen aan deze nieuwe NEN-norm. Helaas verschilt de inhoud van de technische eisen weer met die van de HISWA-eisen... In hoeverre de kennis van de inhoud van deze NEN-norm reeds bij de pleziervaartwerven is doorgedruppeld is niet bekend.
In ieder geval geldt deze norm voor nieuw gebouwde pleziervaartuigen die na 2008 worden gebouwd tussen de 2,5 en 24 m lengte.

Over de inhoudelijke verschillen tussen de verschillende keuringen (en dus ook aan de gestelde eisen) voor gasinstallaties aan boord van pleziervaartuigen zullen we in volgende nummers van Info20M aandacht besteden.

<u>Welke gaskeuring is nodig voor het verkrijgen van een certificaat van onderzoek?</u>
Indien een pleziervaartuig nu reeds een certificaat van onderzoek heeft (meestal op basis van de eisen van ROSR), dan is er een binnenvaart gaskeuring uitgevoerd. Alle andere pleziervaartuigen die na de invoering van de Binnenvaartwet een certificaat van onderzoek nodig hebben, moeten aantonen dat hun gasinstallatie veilig is (een van de onderdelen die een klaarblijkelijk gevaar kan opleveren).

Pleziervaartuigen die nu geen certificaat van onderzoek hebben, kunnen dit eventueel doen door het tonen van een goedkeuringscertificaat van de HISWA-gaskeuring. Er wordt echter op aangedrongen om een officiële binnenvaartgaskeuring te laten uitvoeren. IVW heeft aangegeven alleen de erkende binnenvaart gaskeuring te accepteren (redactie: simpelweg omdat ze de andere keuringen en de inhoud van de eisen niet kennen). De kosten van een keuring zijn relatief laag (ieder erkend bedrijf mag een andere prijs vragen, dus shoppen kan lonen), de kosten van het aanpassen van een onveilige gasinstallatie kan wel hoog oplopen, afhankelijk van de (onveilige) staat van de oorspronkelijke gasinstallatie.

Een veilige en goedgekeurde gasinstallatie kan voor u een gerust hart opleveren, een prettig idee voor uw opvarenden en de anderen die bij u in de buurt zijn... Het laten keuren van uw gasinstallatie hoeft niet tegelijkertijd met het laten uitvoeren van een technische keuring voor het certificaat van onderzoek. Het tonen van een recent gascertificaat is voor het certificaat van onderzoek voldoende. (JB)



JB

Examinatoren CWO Groot Motorschip

Eind november 2008 kwamen er 18 personen bij elkaar om informatie met elkaar uit te wisselen met betrekking tot de overgang van de praktijkexamens van de CWO naar de VAMEX. De groep bestond uit personen:
- van de VAMEX
- van de Examenkamer (toezichthouder van de VAMEX)
- die binnen de CWO reeds examinator CWO Groot Motorschip zijn
- die binnen de VAMEX mogelijk als examinator ingezet kunnen worden

Deze zeer interessante dag bij de nautische verkeerscentrale te Dordrecht bestond uit:
- een algemeen verhaal m.b.t. de nieuwe structuur van de vaarbewijzen
- een introductie van de structuur en de werkwijze binnen de VAMEX
- een toelichting op de werkwijze van de Examenkamer
- de documenten waarin CWO Groot Motorschip beschreven worden (moeten nog goedgekeurd worden voordat deze openbaar zijn)
- een introductie over de nautische verkeerscentrale Dordrecht en het vaargebied rondom de post
- het varen in de praktijk met een pleziervaartuig langer dan 25 meter

Hoewel het vrij koud was (bijna vriespunt), stond er bijna geen wind. Omdat alle potentiële examinatoren een stukje moesten varen, bleven we in een klein gebied wat praktische oefeningen doen. Daarbij werd heel wat gediscussieerd. De dag heeft weer enkele aandachtspunten opgeleverd die meegenomen gaan worden in de definitieve teksten voor het examineren van CWO Groot Motorschip.


JB

De examinatoren die reeds bij de CWO examens mogen afnemen, zullen allemaal stoppen met examineren voor de CWO zodra de examens bij de VAMEX worden afgenomen. De CWO is dan alleen nog aanspreekpunt voor de opleiding van het CWO Groot Motorschip. Omdat de huidige examinatoren moeten kiezen tussen opleiden en examineren zullen er een aantal examinatoren af gaan vallen. Daarnaast zijn er enkele examinatoren die binnen de VAMEX een andere taak krijgen of gaan functioneren als gecommitteerde bij de Examenkamer. De totaalgroep examinatoren zal dus kleiner worden. De (kandidaat) examinatoren is allemaal gevraagd of ze binnen de VAMEX examinator willen worden. Een aanstelling zal uiteindelijk geschieden op voordracht van de VAMEX, het is dus geen automatisme. Aangezien het examineren van een praktijkexamen door de VAMEX nieuw is en goed geborgd

moet worden, zullen er nog heel wat gesprekken en bijeenkomsten nodig zijn om er voor te zorgen dat alle praktijkexamens uiteindelijk zoveel mogelijk hetzelfde afgenomen gaan worden.

Publiceren van teksten m.b.t. CWO Groot Motorschip en Groot Pleziervaartbewijs
Uiteindelijk zullen alle teksten die openbaar behoren te zijn, te vinden zijn op *www.vamex.nl* en *www.cwo.nl*. Omdat er momenteel nog aan gewerkt wordt, en enkele teksten door de overheid nog officieel gepubliceerd moeten worden, zijn deze momenteel nog niet beschikbaar. Hetzelfde geldt voor aanvraagformulieren voor het Groot Pleziervaartbewijs i.v.m. de overgangsregeling. Zolang de Binnenvaartwet nog niet van kracht is, zullen deze formulieren nog niet beschikbaar zijn. Houdt de websites in de gaten voor het laatste nieuws. Uiteraard zullen we het laatste nieuws ook op *www.xs4all.nl/~bosq* plaatsen. (JB)

Voorlichting opleiding CWO Groot Motorschip en Groot Pleziervaartbewijs

De VAMEX zal in 2009 in een bijeenkomst voorlichting verzorgen m.b.t. het examen CWO Groot Motorschip (voor alle scholen die daar nu reeds mee bezig zijn of aangegeven hebben daarin geïnteresseerd te zijn) en het Groot Pleziervaartbewijs (voor alle scholen die nu reeds opleidingen voor het klein vaarbewijs geven en andere belangstellenden). Hiervoor is nog geen datum geprikt mede i.v.m. het uitstel van de invoering van de Binnenvaartwet. Voor meer informatie zie *www.vamex.nl*. De VAMEX verzorgt jaarlijks reeds een voorlichtingsavond voor alle wijzigingen op het klein vaarbewijsgebied. (JB)

Nieuwe tarieven groot vaarbewijs in 2009

Per 1 januari 2009 worden de tarieven van de vaardocumenten (lees het groot vaarbewijs) en de examens binnenvaart losgekoppeld. Het CBR, waar CCV onderdeel van is, moet in 2009 aan de kaderwet ZBO voldoen.
Een van de eisen is dat producten worden aangeboden voor een reële kostprijs. Tot en met 2008 werden de examens binnenvaart gedeeltelijk bekostigd uit de opbrengsten van de vaardocumenten. Aan deze situatie komt per 1 januari 2009 een einde.

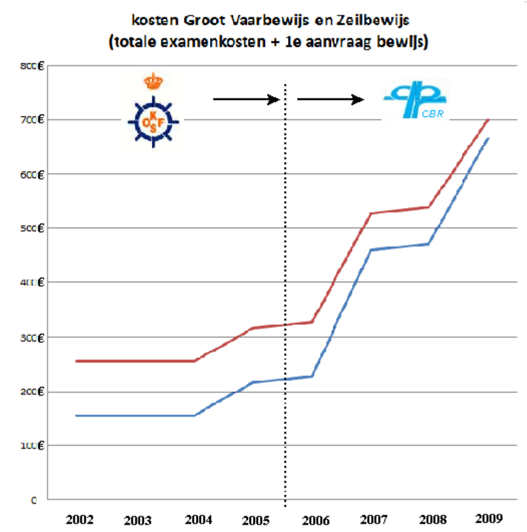
De kosten van de vaardocumenten worden hierdoor lager. Het tarief voor de eerste afgifte van een vaardocument wordt per 1 januari 2009 € 40,90 (in 2008 was dit € 65,95), het tarief van een verlenging van een vaardocument wordt per 1 januari 2009 € 20,45 (was in 2008 € 54,95).

De kosten van de schriftelijke examens voor de schippersdiploma's worden flink duurder. De schriftelijke examens voor schipper binnenvaart (groot vaarbewijs) gaan in 2009 € 66,55 kosten (was in 2008 € 32,05). Dit is meer dan een verdubbeling! Bedenk vervolgens dat je dit 8x moet gaan betalen, voor de 8 verschillende schriftelijke examenvakken en de rekening loopt flink op. Het mondelinge examen navigatie I gaat in 2009 € 93,75 kosten (was in 2008 € 90,75). Het mondelinge examen navigatie II wordt in 2009 in schriftelijke vorm afgenomen (meerkeuzevragen) en zakt dus in prijs. Wil je het groot vaarbewijs halen en alle examenvakken doen en het groot vaarbewijs kunnen tonen dan betaal je in 2009 een totaalprijs van € 667,05! In 2008 was dat nog € 471,80.
In 2005 betaalde je voor dezelfde examens en het vaarbewijs nog een totaal prijs van € 156,00! Door de examens niet langer door het Koninklijk Onderwijsfonds voor de scheepvaart (KOFS) af te laten nemen, maar dit te verplaatsen naar het CBR, heeft dit dus tot een geweldige prijsstijging geleid.

Zet dit af tegen de schriftelijke examens die het CBR af neemt voor het rijbewijs, voor de auto zijn dit 65 examenvragen voor een prijs van € 31,40 en trek uw eigen

Prijsontwikkeling in € examens groot vaarbewijs en zeilbewijs (inclusief aanvraag 1e bewijs)

			2002	2005	2006	2007	2008	2009
Examenvak	vorm	aantal mc vragen						**1 januari**
Reglementen I	meerkeuze	40				31,50	32,05	66,55
Reglementen II	meerkeuze	15				31,50	32,05	66,55
Kennis vaarwater	meerkeuze	30				31,50	32,05	66,55
Veiligheid en milieu	meerkeuze	30				31,50	32,05	66,55
Kennis schip	meerkeuze	20				31,50	32,05	66,55
Motorkennis	meerkeuze	30				31,50	32,05	66,55
Laden en lossen (alleen voor GVB)	meerkeuze	20				31,50	32,05	66,55
Navigatie I	mondeling (45 min)					89,25	90,75	93,75
Navigatie II	mondeling (m.i.v. 2009 als meerkeuze)		115,00	156,00	164,00	89,25	90,75	66,55
1e aanvraag van het Bewijs			40,80	61,20	64,00	61,76	65,95	40,90
Groot Vaarbewijs (TOTAAL)			**155,80**	**217,20**	**228,00**	**460,76**	**471,80**	**667,05**
Zeilvaart								
Module Zeilvaart (incl. reader)	afgenomen door Enkh. Zeevaartschool		100	100	100	100	100	100
Vermindering i.v.m Laden en Lossen			0	0	0	31,50	32,05	66,55
Zeilbewijs (TOTAAL)			**255,80**	**317,20**	**328,00**	**529,26**	**539,75**	**700,50**



conclusies. Protesten vanuit de binnenvaartsector tegen deze prijsstijgingen hebben tot nu toe weinig uitgehaald.... inmiddels is de problematiek bij de politici neergelegd. (JB)

Terugblik symposia FONV tijdens de Klassieke Schepenbeurs



Op vrijdag 7 november vulde de MS Friesland zich met enkele tientallen (overheids)vertegenwoordigers die het maritiem erfgoed een warm hart toedragen. De opkomst was behoorlijk groot en tijdens de pauze werd zeer veel genetwerkt. Er werd die vrijdag veel gesproken over de nieuwe wetgeving zoals de Binnenvaartwet en de Europese richtlijn voor de binnenvaart maar ook over de inpassing van het maritieme erfgoed binnen de modernisering van de Monumentenzorg. In dit geheel wordt steeds meer gesproken over het totaalbeeld van een haven. Een haven zonder schepen ziet er immers niet uit. Het gaat om het geheel van monumentale panden, groen, schepen, molens e.d. die er een levendig en vooral leefbaar geheel van maken. Zonder de oude vrachtschepen hadden immers vele panden in de steden aan het water niet gebouwd kunnen worden en uit kunnen groeien tot grote handelssteden.
Ook de problematiek van de ligplaatsen voor de grotere pleziervaartuigen en woonschepen kwam aan de orde.
Al met al werden goede banden aangehaald met de diverse organisaties en werd er veel wederzijds begrip gekweekt. Nuttig en voor herhaling vatbaar.

Op zaterdag 8 november was de Terra Nova, het verenigingsschip van de LVBHB, vrijwel afgeladen met luisteraars. Hoewel het achterin moeilijk te verstaan was,



was de opkomst zeer hoog en werden er vele vragen beantwoord. De zaterdag was bedoeld voor de schippers en eigenaren. Uit de diverse reacties die we hebben ontvangen, denken we dat we goed geslaagd zijn in onze opzet. Ook de speciale symposium editie van Info20M werd goed ontvangen. We danken alle medewerkers aan het symposium dan ook van harte voor hun medewerking. (JB)

Visiedocument Modernisering Monumentenzorg

In 2008 ontwikkelt de minister van OCW een plan voor de monumentenzorg. De minister wil een koerswijziging aanbrengen. Het belangrijkste doel is om het behoud en de ontwikkeling van erfgoed te verbinden met vernieuwing waar de samenleving om vraagt. Economie, duurzaamheid en sociale samenhang spelen hierbij een rol.

Minister Plasterk van OCW riep hiertoe eind 2007 vijf werkgroepen in het leven om hem van advies te voorzien binnen het project Modernisering Monumentenzorg (MoMo). Daarnaast is een vijftal onderzoeken uitgevoerd en is met tal van organisaties gesproken over wat wel en wat niet werkt in het huidige stelsel.

Visie
Op 27 november 2008 heeft minister Plasterk zijn visie op een gemoderniseerde monumentenzorg bekend gemaakt. Het bijbehorende document (zie *www.xs4all.nl/~bosq/nieuws.htm* 75 kb) met daarin de contouren van het nieuwe monumentenstelsel is voor advies verstuurd naar diverse organisaties (Raad voor Cultuur, IPO, VNG etc.). Dit document is nog geen definitief beleidsplan, maar een voorstel waarover discussie mogelijk is. De meningsvorming wordt verder gestimuleerd door bestuurlijk overleg, werkbezoeken en discussies over het nieuwe stelsel met en in het veld. Graag ontvangt OCW vóór 23 januari 2009 reacties op de nieuwe plannen voor de monumentenzorg. Stuur uw opmerkingen etc. naar het bestuur van de FONV via *secr@fonv.nl* zodat de FONV een gezamenlijke reactie naar OCW kan sturen.

Vervolg van het traject
In het voorjaar van 2009 stuurt de minister de Tweede Kamer zijn beleidsbrief voor een nieuw monumentenstelsel. Het nieuwe stelsel kan - na het wetgevingstraject - op zijn vroegst in 2011 in werking treden.

Bron: Ministerie van OCW

Rapport: Een goede toekomst voor het kleine schip

In 2006 hebben diverse organisaties een convenant voor het kleine schip getekend. De convenantpartijen hebben zich bereid verklaard een onderzoek uit te voeren naar de kansen en bedreigingen van het kleine schip in de binnenvaart. Het oogmerk hierbij is de diversiteit van de hele vloot te behouden en een tekort van kleine schepen in de binnenvaartvloot te voorkomen. In november 2008 is het rapport waarin dit onderzoek is uitgewerkt, vrijgegeven.

Het rapport (zie *www.xs4all.nl/~bosq/nieuws.htm* 1 Mb) behandelt de toekomst van de kleine schepen (maximaal 86 meter lang, maximaal 1500 ton) in de beroepsvaart.
Het aantal Nederlandse spitsen (38,5 m) is bijvoorbeeld van ongeveer 1350 schepen in 1981 terug gelopen naar iets minder dan 400 schepen in 2003. Ook het aantal kempenaars (tot 55 m) is in die periode sterk achteruit gegaan, van ongeveer 1700 schepen in 1981 naar ongeveer 700 schepen in 2003. En dat terwijl de schepen tot 86 m alle wateren in Nederland kunnen bevaren, terwijl de grote schepen (groter dan 86 m) slechts 35% van Nederland kunnen bevaren (klasse IV en hoger). Het rapport bevat een helder overzicht van de soorten schepen, hun lading, hun vaargebied, de oorzaken van de terugloop in aantallen schepen, de marktkansen voor kleine schepen en oplossingen. Aan het eind staan 21 concrete acties genoemd waarmee men hoopt de doelstellingen van de toekomst voor het kleine schip te behouden. (JB)

Alcoholpromillage voor schippers verlaagd

Het kabinet heeft, op voorstel van staatssecretaris Tineke Huizinga van Verkeer en Waterstaat, besloten de alcohollimiet voor schippers te verlagen van 0,8 naar 0,5 promille. Dit promillage gold al voor de internationale Rijn en wordt nu uitgebreid naar de overige wateren. De maatregel gaat gelden voor beroepsschippers én recreatievaarders, zoals zeilers en bestuurders van snelle motorboten. Met de gelijkschakeling van de alcohollimiet voor alle vaarweggebruikers wil de staatssecretaris ervoor zorgen dat personen scherp en alert zijn als zij een vaartuig besturen. De Nederlandse regels worden hiermee in overeenstemming gebracht met omringende landen.
De maatregel gaat naar verwachting rond de zomer van 2009 in. De ministerraad heeft ermee ingestemd dat het wetsvoorstel voor advies aan de Raad van State zal worden gezonden. De tekst van het wetsvoorstel en van het advies van de Raad van State worden pas openbaar bij indiening bij de Tweede Kamer.

Bron: Persbericht Ministerie van Verkeer en Waterstaat
NB. Deze alcohollimiet voor de binnenvaart staat in de Scheepvaartverkeerswet.

Bedrijfsbeëindiging Expertisebureau Bos

Expertisebureau Bos, gevestigd te Heemskerk, is sinds juli 1994 actief in de volgende sectoren:
1) keuringen van pleziervaartuigen
2) opleidingen voor de plezier- en beroepsvaart
3) nautische software t.b.v. plezier- en beroepsvaart

Diverse wijzigingen in de privé-situatie hebben in de zomer van 2008 tot het besluit geleid dat uiteindelijk per eind december 2008 de zakelijke activiteiten van Expertisebureau Bos beëindigd zullen worden.

<u>Wat betekent dat voor de activiteiten van Expertisebureau Bos?</u>
Ad 1) Expertisebureau Bos zal geen technische keuringen van pleziervaartuigen meer uitvoeren waarbij een rapport wordt opgesteld. Uiteraard behouden we de meetapparatuur zodat we af en toe nog eens een meting kunnen uitvoeren. Ook de technische kennis en ervaring is niet weg, we blijven gewoon onze kennis en ervaringen met u delen, zoals bijvoorbeeld via dit informatieblad! Voor een officiële keuring voor de Binnenvaartwet en de Europese richtlijn voor de binnenvaart kunt u dus niet bij ons terecht.
Wel zouden we het op prijs stellen om eens mee te kijken als uw schip gekeurd wordt voor het certificaat van onderzoek zodat we die ervaringen weer kunnen delen met anderen (middels dit informatieblad).
Ad 2) Qua opleidingen (theorie- en praktijk) aan de pleziervaart, binnenvaart en de zeevaart werd er de afgelopen jaren al vrij weinig gedaan. Hiermee zullen we geheel stoppen. Henk Bos zal zijn cursussen dieseltechniek e.d. op persoonlijke titel blijven geven.
Ad 3) Het contract tussen Expertisebureau Bos en Promanent BV teneinde de nautische opleidingssoftware te verzorgen zal worden ontbonden. Promanent blijft de oefensoftware uitgeven voor het klein vaarbewijs, het groot vaarbewijs, theoretische kustnavigatie, maritieme communicatie (marifoonbasiscertificaat, GMDSS module B, Marcom-B en Marcom-A), CWO kielboot zeilen en CWO Groot Motorschip. De software kan besteld blijven worden via *www.promanent.com* of *www.vaarwinkel.nl*.

De rechten en plichten van Expertisebureau Bos gevestigd te Heemskerk worden overgedragen aan de directeur/eigenaar Janneke Bos. Dit geldt dus ook voor alle copyrights. (JB)

Brochure: Wet- en regelgeving voor sportverenigingen

Alle bestuurders en medewerkers van (sport)verenigingen hebben bij hun verenigingsactiviteiten te maken met de Nederlandse wet- en regelgeving. Iedere Nederlander wordt geacht goed op de hoogte te zijn van deze wetten en regels. Praktisch gezien is dat vrijwel onmogelijk, maar als de wetten en regels binnen de vereniging per ongeluk worden overtreden, bent u als bestuurder wél verantwoordelijk.
Om bestuurders bij hun taken te ondersteunen heeft het NOC*NSF een vernieuwde brochure "Wet- en regelgeving voor sportverenigingen" uitgegeven. Aan de hand van de brochure kunt u snel nagaan of de zaken binnen uw vereniging goed geregeld zijn, of dat u moet bijsturen.
De brochure is ingedeeld aan de hand van de diverse taken binnen een vereniging. Zo zijn er aparte hoofdstukken voor bestuurders, voor vrijwilligers en - voor grote verenigingen met een eigen clubgebouw - de horeca. Achter in het boekje is een trefwoordenregister opgenomen. Als bestuurder van een (sport)vereniging is het bijzonder nuttig om het PDF-bestand (zie *www.xs4all.nl/~bosq/nieuws.htm* 0,6 Mb) van de brochure eens grondig door te lezen. (JB)

Carterdampcondensor
400 uur ervaring

Henk Bos

Inleiding

In nummer 34 van INFO 20M (februari 2008) hebben we de carterdampventilatie behandeld.Terwijl ik het verhaal schreef realiseerde ik mij dat de motor van ons eigen schip de carterdamp afvoerde naar buiten. Dit is voor het milieu niet zo netjes en de druk in het carter is iets hoger dan bij afzuiging naar het luchtfilter. Diverse leveranciers gebeld om te vragen wat het zou kosten. De bedragen waren soms boven de 300 Euro. Iets wat me tegen de borst stuit. Op pagina 15 van nr. 34 wordt aangegeven dat je dit ook zelf kunt maken. Een reden te meer om eens in de werkplaats te kijken wat ik hier voor zou kunnen gebruiken.

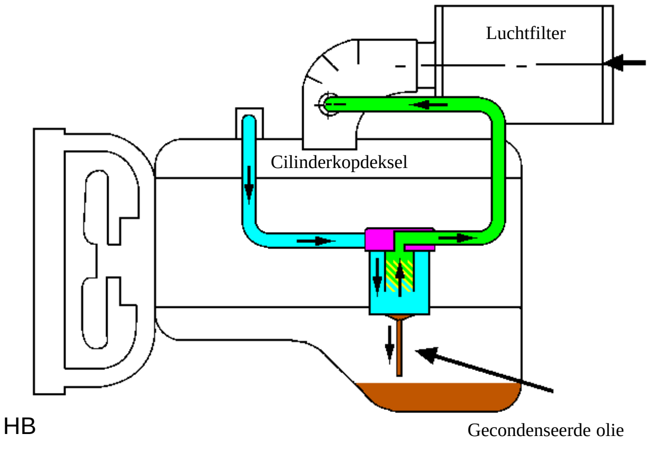
Het principe

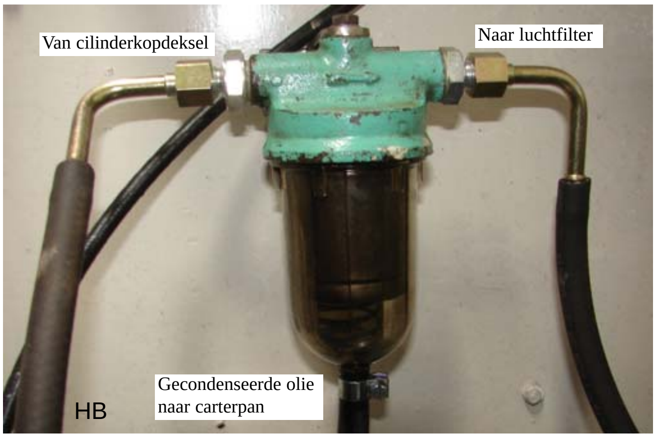


De temperatuur van blow-by gas is meestal boven de 60 °C. Smeerolie condenseert bij een temperatuur onder de 60 °C. Door de stroomsnelheid te verminderen en de temperatuur te verlagen is het mogelijk om een groot gedeelte van de olie en waterdamp te verwijderen uit het blow-by gas. Hiervan heb ik gebruik gemaakt bij mijn systeem.

De condensor

Na enig rondkijken in de werkplaats werd een filter gevonden van een petroleumkachel. Al jaren op voorraad met het idee van het komt nog weleens van pas.

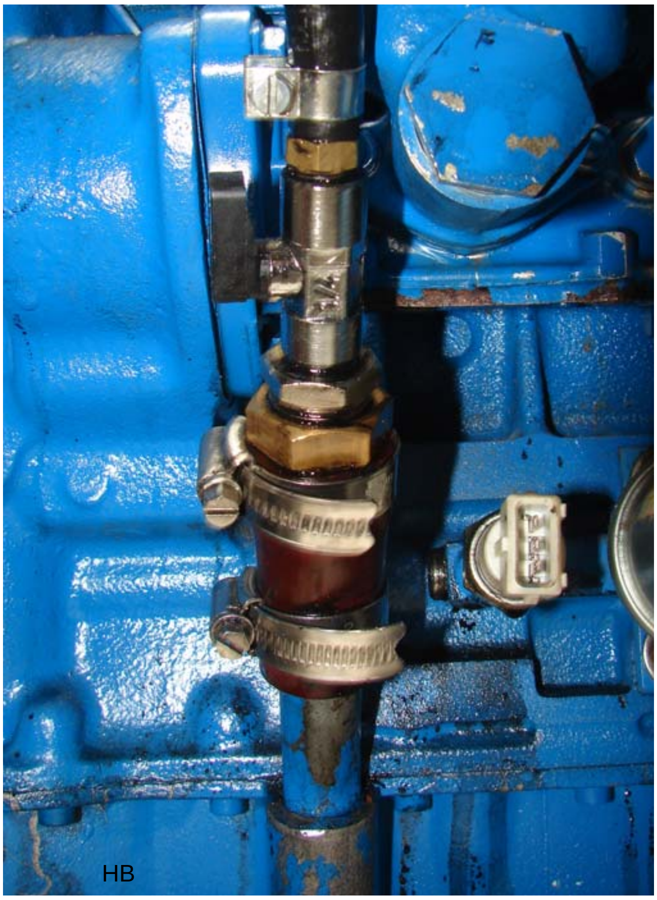




Het filter element is leeg gemaakt en gevuld met een roestvrijstalen spons om de oliedruppels te verzamelen. De linker aansluiting is de aansluiting op het cilinderkop deksel. De rechter aansluiting gaat naar het luchtfilter. Aan de onderkant is in de kelk een gaatje geboord en 1/8" gasdraad ingetapt. Daarin is een slangpilaar gelijmd. De slangpilaar is aangesloten op het carter zodat de gecondenseerde olie weer naar het carter kan lopen. De condensor is op het machinekamer schot gemonteerd om zo koel mogelijk te blijven. De slangen en aansluitingen zijn 8 mm. Dit was een beetje een gok. Voor een goede werking mag het vacuum niet groter worden dan 200 mm waterkolom. De leidingen geven wat weerstand waardoor een te groot vacuum wordt voorkomen.



In de banjobout op het cilinderkopdeksel is een stukje stalen 8 mm brandstofleiding gelijmd met Loctite.



Op de carterpan zat oorspronkelijk een filter. Het was altijd al moeilijk om voor deze Mercedes motor uit 1963 een passend filter te vinden. Op de aansluiting past een stukje 20 mm PVC slang, waarin een sok met een verloop naar 1/4” is gemonteerd. De 1/4” afsluiter is bedoeld om de aansluiting af te kunnen dichten tijdens het meten van de onderdruk. Tevens kan hij gebruikt worden om de motor te stoppen als die op zijn eigen olie zou gaan lopen. Door de weerstand en de lage onderdruk is dit niet te verwachten.

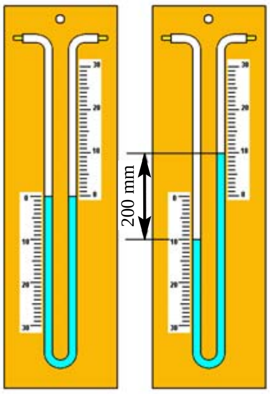
Jarenlang heeft op dit punt een aansluiting gezeten om via een condensor de carterdampen af te voeren naar buiten. De condensor was zo geconstrueerd dat de gecondenseerde olie weer terug kon lopen in het carter. De afvoerleiding liep op afschot naar de spiegel en kwam uit in de buurt van de uitlaat. Dit systeem werkte goed en de dampen waren niet te zien.

Door de onderdruk van het systeem is de motor nu schoner aan de buitenkant terwijl er ook minder olie onder de motor terecht komt. Oliebesparing heb ik niet kunnen constateren daar de motor al uitgevoerd was met een condensorsysteem. De kleur en de zichtbaarheid van de uitlaatgassen is gelijk gebleven. Olieverbruik heeft de motor zo weinig dat de motor eerder aan oliewisselen toe is dan dat er zichtbare verbruik is. Als we uitgaan van 1 liter tussen de merkstrepen op de peilstok (wat heel vaak het geval is) dan is het verbruik ongeveer 200 cc op 200 uur.
1200 uur geleden is de motor (na 8200 uur in ons schip gedraaid te hebben) zeer grondig gereviseerd en alle gesleten onderdelen zijn vervangen zodat de motor technisch gezien in staat van nieuw is. De motor hebben we in 1974 van een sloperij gehaald samen met nog 3 identieke motoren voor de prijs van 100 gulden.
Samen met mijn vrouw hebben we de motoren gesloopt en uit al die onderdelen eentje samengesteld van de beste onderdelen. Dit hebben we gedaan aan de hand van het werkplaats boek voor de OM621 en OM615.
Nadat de motor in elkaar zat zijn de hoofdlagers en de zuigers vervangen en in het schip gemonteerd.
De laatste revisie is uitgevoerd door Mulder dieseltechniek in Den Haag. Zelfs de drijfstangen zijn daarbij gewogen, waarbij bleek dat er een verschil was van 26 gram en dat kon toch echt niet van Henk Mulder.



De aansluiting op het luchtfilter is gemaakt van een stukje 8 mm brandstofleiding met een schuine kant. Deze is met een klem uitgevoerd zodat de schuine kant draaibaar is. Door te draaien is het vacuüm te beïnvloeden.

Meten van het vacuum



Een U buis is te maken van een op een plankje gemonteerd stukje blank pvc slang.
Om hem duidelijk af te kunnen lezen kan een druppeltje inkt worden toegevoegd.
Let bij het aflezen ervan op dat het verschil in hoogte gemeten wordt en niet vanaf het nulpunt.



Reparatie Rutland 503 windmolen

Henk Bos

Inleiding

Een windmolen kan veel draaiuren maken. Al we dit per jaar bekijken krijgen we 365 x 24 = ongeveer 8500 uur. Bij een klein beetje wind draait de molen al. Dit houdt niet in dat de molen stroom levert daar de windsnelheid dan boven de 10 knopen moet liggen. De gemiddelde windsnelheid in Nederland is ongeveer 7 knopen.
Een autodynamo krijgt gemiddeld last van z'n lagers na 300.000 km of wel na 3000 draaiuren. Hieruit valt te constateren dat het zinnig is voor elke windmolen om per jaar te controleren hoe groot de lagerspeling is geworden.
De meeste gebruiksaanwijzingen zeggen hier niets over (Foei!).



Na vele jaren gebruikt te zijn begon de molen zoveel lawaai te maken dat hij nagekeken moest worden en zo mogelijk gerepareerd. Diverse firma’s hebben er naar gekeken en geconstateerd dat het hun pet te boven ging. Daarom kreeg ik de vraag heb je er nog wat aan voor instructie of een cursus? Daar ik altijd wil weten hoe iets in elkaar zit ging de molen op de werkbank. Al snel werd duidelijk dat de lagerspeling zo groot geworden was dat de rotor tegen het huis aanliep en daardoor een ratelend geluid maakte.

Uit elkaar halen

Voorkant

* De dop zit bevestigd met splitnagels. Met een punttangetje de kern optillen. Als alle 3 los zijn kan de dop afgenomen worden. Daarna is er een polyester schijf zichtbaar die met 3 schroeven vastzit. Opvallend is dat het lager niet is afgeschermd tegen weersinvloeden!



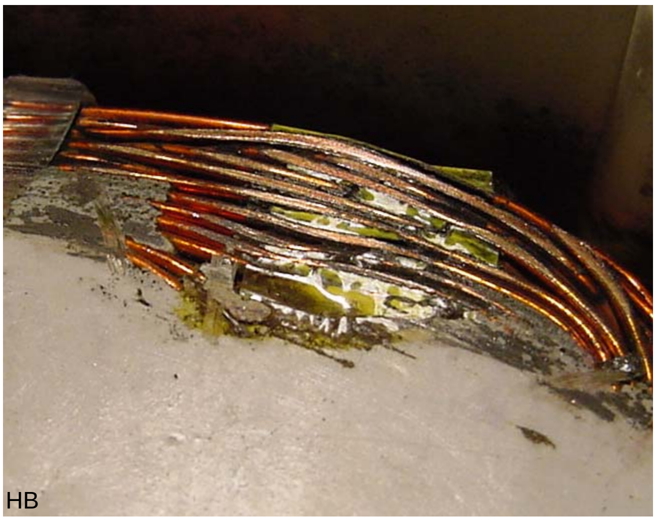
HB

* Met een kruisschroevendraaier de 3 schroeven losdraaien. De schijf bevat aan de binnenkant een zeer sterke magneetring met 2 Noord en 2 Zuidpolen. Met een passend hefboompje met afgeronde hoeken is, op de manier van een band afnemen, de schijf zover op te tillen dat je er een verfhoutje onder kunt leggen. Daarna is met een flinke krachtsinspanning de schijf op te tillen. Het lager zat nogal los in het huis en nogal los op de as.



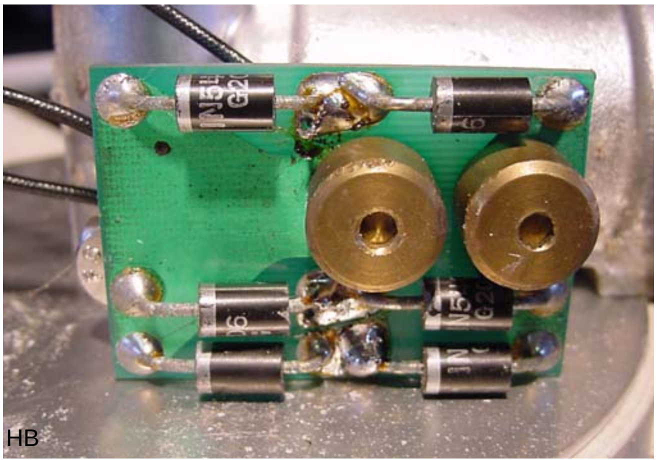
HB

* Na dit losnemen bleek dat de (Russische) lagers zo ver gesleten waren dat de rotor de magneten van de stator konden raken waardoor de isolatie van de windingen beschadigd was.



HB

De Achterkant
* De 2 boutjes M6 waarmee de vaan vastzit, losnemen. De vaan terzijde leggen en de kap afnemen.



* U ziet een printplaatje met 6 diodes. Het printplaatje zit vast met de doppen van de 2 koolborstelhouders. Deze losnemen. De koolborstels uitnemen en beoordelen op slijtage.
* Midden tussen de diodes zitten de einden van de statorbedrading gesoldeerd. Deze losnemen.
Met de montage maakt het niet uit welke draad bij welke diode terechtkomt.
* De 2 boutjes M6 met borgschroef voorzichtig 2 x 360 graden losnemen. Let op: deze er niet helemaal uitdraaien. Door het vastzetten ontstaat er aan het eind van de bout een braampje (verdikking). Bij geheel uitdraaien van de boutjes is de draad in het aluminium zover beschadigd dat monteren moeilijk wordt.
De stator met as kan nu uit de aluminium houder gehaald worden.
* Nu kan de stator uit de wiek genomen worden en is het achterlager te verwijderen.

De reparatie
De weerstand van de stator wikkelingen is gemeten op 2 Ohm en was precies gelijk. Daaruit bleek dat de molen te reparen was. Een bevriende relatie met een wikkelbedrijf (Facto in Uitgeest) was zo vriendelijk om de stator in de isolatielak te zetten. 2 nieuwe lagers gehaald (6002 ZZ).



De stator met de 2 magneetschijven

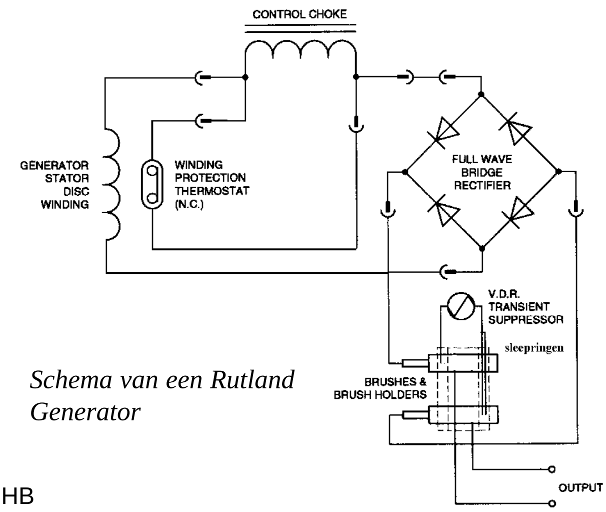


De gelakte rotor

Na de montage van de 2 lagers is de speling tussen de stator en de magneten opgemeten, deze bleek aan beide zijden van de stator 0,9 mm te zijn. Hiermee was het probleem van aanlopen opgelost.



Na montage in omgekeerde volgorde bleek de molen bij een gering toerental reeds spanning af te geven en was de molen gereed om weer aan boord gemonteerd te worden. De windmolen is weer teruggegaan naar de eigenaar en heeft intussen al weer lange tijd gedraaid tot volle tevredenheid.



Schema van een Rutland Generator

HB